

Saab 9-5 Aero Sedan AU-spec 2010–11

NEVS-brevet tisdag 12 mars

1. Koenigsegg visar upp "folkbil" redan 2020
2. Provkörning av Lexus ES 300h
3. Hetaste bilen i Genève: Tesla Model S som kombi
4. Tesla introducerar Supercharger V3 – klarar att ladda i 250 kW
5. Tio skäl till att Tesla Model 3 är bättre än Model S
6. New Aero ska rida på Tesla-vågen – och få elbilen att gå längre
7. Stort intresse för Porsche Taycan som har premiär i september
8. El-sportbilen ska kunna laddas på fem minuter
9. McLaren-chefen: Elbilarna är för tunga
10. Bered dig på att elen inte räcker till
11. Elmotorcykeln tar plats i statistiken
12. Nya regler – nu kommer monsterbussarna
13. Hon var första kvinnan i F1
14. Quiz: Kvinnor i bilhistorien
15. Motorkonst
16. Grattis Ford Crown Victoria!
17. A star is born!

SYDSVENSKAN

1. Koenigsegg visar upp ”folkbil” redan 2020

BIL & TRAFIK 9 mars 2019 14:22

Med nya kinesiska pengar i ryggen ska Christian von Koenigsegg börja tillverka "billigare" bilar – 6–7 miljoner kronor styck. Redan på nästa års bilmässa i Genève hoppas Christian von Koenigsegg visa upp vad det handlar om, säger han i en TT-intervju.



Christian Koenigsegg med den nya bilen som han döpt efter sin pappa Jesko.

Det fanns inte många svenska bilar på årets bilmässa, men de som ställdes ut var helt nya. Polestar2 drog mycket folk och det gjorde också Koenigseggs superbil. Arbetsnamnet på bilen har varit Ragnarök de senaste åren och ända fram till att skynket drogs av i Genève har modellnamnet hållits hemligt. Även för Christians pappa Jesko som nu blir odödlig i superbilsvärlden.

– Vi bestämde oss för ett halvår sedan men han vill alltid läsa våra pressmeddelanden så vi var tvungna att fejka ett för honom. Där döpte vi bilen till Dominera, men det gillade han inte alls, säger Christian von Koenigsegg till TT.

Men att ge en bilmodell namn efter någon som betytt mycket för tillverkaren är inte helt ovanligt på den nivån Koenigsegg befinner sig. Pappa Enzo Ferrari har fått en bil uppkallad efter sig och även sonen Dino. Lotus Elise döptes efter dottern till styrelseordföranden i Lotus och Bugatti när den lanserades på 1990-talet.

Koenigseggs bilar har i många år tillhört det mest extrema man kan hitta och nya Jesko överträffar ändå det mesta. Bilen är främst avsedd för att köras på banor och vingen där bak, nödvändig för att hålla bilen kvar mot marken vid riktigt höga hastigheter, är nog den största som

tillverkats för en serieproducerad superbil. Den som går runt bilen kommer att hitta fler mindre detaljer och man undrar: vad gör de där?

– Vi har kört bilen i tusentals timmar i vår superdator. När de som har hand om aerodynamiken sett resultaten har de ritat om bilen och sedan kommer designteamet och säger att det duger inte. Så har det hållit på i ett och ett halvt år, men nu ser den snygg ut och aerodynamiken sitter, säger Christian von Koenigsegg till TT.

125 exemplar av Jesko kommer att tillverkas och den som har 26-30 miljoner kronor över och vill ha en bör skynda sig. Bara under mässan i Genève kom det in något dussin beställningar och snart har handpenningarna på 100 Jesko nått Koenigseggs bankkonto.

Koenigsegg har i många år levt på att den som beställer en bil får betala en rejäl handpenning som är tillräckligt stor för att börja tillverka just den bilen. Därför kom det som lite av en överraskning för drygt en månad sedan att Christian von Koenigsegg är beredd att släppa 20 procent av bolaget till kinesiska Nevs och majoritetsägaren Evergrande.

Nu är alla avtal undertecknade och han har fått fria händer att leda verksamheten. Produktionen av de nya "Folkkoenigseggarna" kommer att ligga i Ängelholm.

Christian von Koenigsegg vill helt enkelt börja konkurrera med tillverkare som Aston Martin, Lamborghini och Ferrari, som kan erbjuda bilar för några miljoner kronor styck. Mycket av tekniken som i dag finns i Koenigseggs datorer kan användas för billigare bilar, om det kan sägas för något som kommer att kosta kring 7 miljoner kronor. Det gäller bara ett dra ner på de dyraste komponenterna och tillverka fler bilar, hävdar han.

Vad det blir för bil vill han inte avslöja, bara att det snart kommer att visa sig och att "det blir en helt annan typ av bil" och i "en nisch som ingen har använt sig av än".

– Det är väldigt tajt, men planen är att visa upp en "showversion" av bilen nästa år här i Genève.

Läs mer: Miljardinvestering ger rivstart för ny Koenigsegg och ett hundratal skånska jobb

Läs mer: Därför samarbetar Nevs och Koenigsegg

FAKTA

Koenigsegg Jesko

Den nya bilen har en 5-liters twin-turbo V8-motor som ger 1280 hästkrafter med standardbensin och 1600 hästkrafter med etanolbränslet E85.

Bilen har en helt ny växellåda med 9 växlar.

Priset börjar vid 2800000 USA-dollar vilket i svenska kronor ger ett startpris på drygt 26 miljoner kronor, Med olika tillval stiger priset till närmare 30 miljoner kronor.

Ingen topphastighet har officiellt angetts, men det har spekulerats om att Jesko ska klara 300 miles per hour, alltså drygt 480 kilometer i timmen.

LÄS ALLA ARTIKLAR OM: KOENIGSEGG

2. Provkörning av Lexus ES 300h

Robin Törnros 9 mars 2019

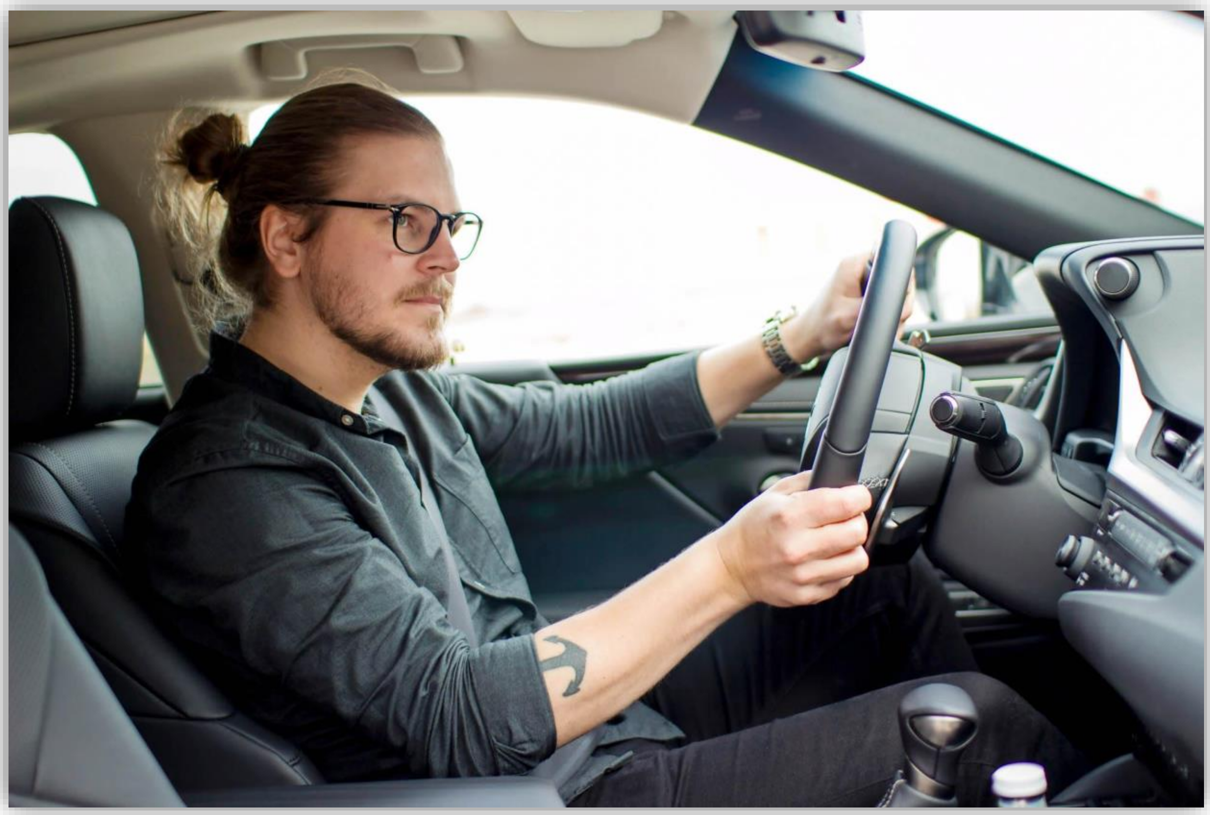
Lexus ES är inne på sin sjunde generation men först nu kommer den erbjudas i Sverige då den ersätter GS. Vi kör den nya bilen som ska utmana i premiumsegmentet.



Den må bli en ny bekantskap för oss på den europeiska marknaden, men ES lanserades redan 1989 jämte lyxkryssaren LS. Med den nya sjunde generationen tycker Lexus att det är dags att bredda territoriet för den populära lyxsedanen. På den svenska marknaden sker det dock på bekostnad av syskonet GS, som visserligen kommer fortsätta att säljas på andra marknader.

Lexus ES 300hDe två ser kanske ut som i stort sett samma bil, men under de vasst designade karosserna skiljer en hel del. Medan GS är bakhjulsdriven och har en kraftfull motor med 345 hästar, är ES framhjulsdriven med i stort sett samma drivlina som mindre syskonet IS och två-dörrarscoupén RC. En 2,5-litersmaskin med 178 hästkrafter som med hjälp av elmotor levererar totalt 218 hästar.

Dessutom är GS tio centimeter kortare än ES, men den absolut största skillnaden är priset. Medan GS såldes för saftiga 613 000 kronor var den rejält mycket dyrare än konkurrenter som Audi A6 och Mercedes E-klass. Något som gjorde att försäljningssiffrorna sviktade. Nya ES har ett startpris på 417 800 kronor, alltså nästan 200 000 kr lägre än modellen den ersätter. Det bådar gott då tidigare nämnda konkurrenter med motsvarande motoreffekt kostar 82 000 respektive 132 200 kronor mer.



BIlen ligger tryggt och spårsäkert på den spanska jämna asfalten och de ventilerade skinnklädda stolarna fläktar behagligt.

Sedan lanseringen för trettio år sedan har Lexus sålt 2,3 miljoner exemplar av ES och det är faktiskt den näst mest sålda modellen efter suven RX. Att suven, som lanserades ett decennium senare, har passerat ES försäljningsmässigt är ett tydligt tecken på vilket håll bilmarknaden drar.

Storleksmässigt har den nya generationen växt till sig med åtta centimeter på längden och axelavståndet har vuxit med fem centimeter. Att det mestadels gynnar baksätespassagerarna blir tydligt när jag kliver in där bak. På den främre passagerarstolen finns knappar för att manövrera dess position från baksätet. I dess främsta läge kan jag verkligen sträcka på benen och via en av knapparna på mittarmstödet lutas sätesryggen bakåt i upp till åtta grader. Med dörrarnas solgardiner uppdragna vore det inga problem att ta en behaglig tupplur här bak.

Men nog om baksätet, jag är trots allt på plats i Malaga för att köra bilen. Från förarplats blickar jag ut över typisk japansk stram lyx och i dagens provbil är det genomgående svart inredning. Ratten är klädd i mjukt läder med inlägg som matchar utsmyckningen på instrumentbräda och dörrsidor. Instrumenteringen är helt digital och anpassas beroende på körprogram. I normalläge och Eco ligger fokus på energiflöde som bromskraftåtervinning och i mitten visas aktuell hastighet med digitala siffror. Liknande information projiceras även i blickfånget via Head Up Display på vindrutan. Med Sport-läget aktiverat lyser instrumenteringen röd och en varvräknare dyker upp.

Jag glider iväg i stort sett ljudlöst tack vare elmotorn med 120 hästkrafter. I Malagas stadskärna och på de små kringliggande landsvägarna upplevs ES som mycket väl ljudisolerad. På de kurviga vägarna norr om Malaga är styrningen exakt och väl avvägd men bilens tyngd gör sig påmind och då särskilt när det kommer till drivlinan. Om jag inte är mycket försiktig med gasfoten skjuter varvtalet i höjden snabbt och resulterar i ett enträget surrande som tränger in i kupén. Ett beteende karaktäriskt för bilar med CVT-låda, en växellådslösning som i det här fallet effektivt förtar mycket av körglädjen. Jag önskar att ES hade haft högre vridmoment, annan växellådsprogrammering eller både och.



Hornen på instrumenthuset känns lite malplacerade. En liknande lösning som i LS.

När jag viker upp på motorvägen kommer ES verkligen till sin rätt, detta är en bil som du enkelt färdas långt i. Den ligger tryggt och spårsäkert på den spanska jämna asfalten och de ventilerade skinnklädda stolarna fläktar behagligt. I hastigheter kring 120 km/h tränger dock en del vindbrus och vägljud in i den annars knäpptysta kupén. Ett botemedel kan vara det kraftfulla Mark Levinson ljudsystemet med 17 högtalare. De, och en del annat, ingår i utrustningsnivån Luxury, men då får du slanta upp 585 700 kr för din ES. Annars får du nöja dig med ett Pioneer-system med tio ljudkällor som ingår från grundnivån Comfort.

Lexus lösning med en pekplatta som styr infotainmentsystemet må vara stilrent men sett till funktion upplevs det förvirrande och det är svårt att ”träffa rätt” under färd. Ett flertal gånger råkar jag trycka i stället för att svepa på den känsliga plattan och hamnar i fel meny.

Här i Sverige säljs ES endast med hybriddrivlinan och kommer i fem utrustningsnivåer – Comfort, Executive, F Sport, F Sport S och Luxury. Nu är det första gången F Sport erbjuds till ES och de är utrustade med adaptiv stötdämpning. ES upplevs lite som en baby-LS men lämnar en del i övrigt att önska.

Enligt Lexus själva är de främsta konkurrenterna Audi A6 och Mercedes E-klass. Men risken är att eventuella kunder kommer att snegla på en konkurrent inom den egna koncernen i stället. Toyota Camry anländer nämligen till Sverige senare under året med samma drivlina och plattform. Den största skillnaden är att den är decimetern kortare och heter Toyota, men den lastar samtidigt 70 liter mer bagage.



För att sträcka benen på detta sätt krävs att ingen sitter i stolen framför.

Lexus ES 300h

Pris

417 800 kronor, säljs nu.

Motor

Bensin-el. Längsmonterad 4-cyl radmotor 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 14,0:1. Borrning/slag 87,5/103,4 mm, cylindervolym 2 487 cm3. Max effekt 178 hk (131 kW) vid 5 700 r/min, max vridmoment 221 Nm mellan 3 600-5 200 r/min. Elmotor 120 hk (88 kW), total effekt 218 hk, batterityp nickelmetallhydrid.

Kraftöverföring

Motor fram, framhjulsdrift. Steglös automatlåda (CVT-låda).

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,8 meter.

Bromsar
Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/40 R19.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 287, längd 498, bredd 187, höjd 145, spårvidd f/b 159/160. Markfrigång 15. Tjänstevikt 1 680, maxlast 470, max släpvagnsvikt 0. Tank 50 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 454 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 8,9 s, toppfart 180 km/h.

Bränsleförbrukning
WLTP, (NEDC): Blandad körning 0,53 l/mil (0,44). CO2 120 g/km (100).

Garantier
Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år. Skatt: 1 262 kronor per år.



Här lastas det upp till 454 liter bagage,
genomlastningsluckan är minimal på grund av karossförstärkningar.



I medlut har ES en slagS frirullningsfunktion för att spara några droppar bränsle.

Rivaler

Mercedes E 300 e Sedan
Liksom ES en hybrid men med 286 hästkrafter och rejält mycket högre prislapp. Den är kortare men har längre axelavstånd.
Pris: 550 000 kronor.

Audi A6 45 TFSI quattro
Än så länge finns ingen hybriddrivlina till A6. Detta är enda bensinmotorn som säljs i Sverige till sedanen och den har 245 hästar.
Pris: 499 800 kronor.



GALLERI
Lexus ES 2019
238 bilder

ALLT OM BILAR

3. Hetaste bilen i Genève: Tesla Model S som kombi

Publicerad 8 mar 2019 14:22 **av Mattias Rabe**

Tesla Model S är ingen ovanlig syn i Sverige längre, men hade den kommit som kombi hade den nog slagit ännu större här. Kombifanatiker som vi svenskar ändå är.

Någon kombi kommer det troligtvis inte bli, men det hindrar den inte från att ha dykt upp på Genèvemässan.



Tesla Model S Shooting Brake, byggd av RemetzCar.

Känner du igen bilen på bilderna? I maj förra året presenterade nederländska RemetzCar för första gången sin Tesla Model S Shooting Brake, den populära elbilen i kombiutförande.

Nu står bilen plötsligt utställd på Genèvesalongen, men den gör det inte för att det är dags för serieproduktion. RemetzCar, som byggde om bilar under 22 år, gick nämligen i konkurs förra sommaren.

Tanken var att RemetzCar skulle bygga 20 exemplar av Model S-kombin, men det blir alltså inte av. Det enda tillverkade exemplar är det vi nu ser i Genève. I däcktillverkaren Vredesteins monter, av alla ställen.

RemetzCar fick idén till Model S Shooting Brake efter att först ha skapat en likbil av Model S.

Kombin ser klart bättre ut än likbilen, men båda två ser betydligt bättre ut än den Model S-kombi som Qwest i engelska Norfolk tog fram och som vi skrev om i december 2017.



RemetzCar har gått i konkurs,
men bilen ställdes ut vid Genèvemässan av däcktillverkaren Vredestein.





FILM: **https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/allt-du-behover-veta-om-tesla/**

LÄS ÄVEN: Teslas nya superladdare ger 12 extramil på 5 minuter

Mattias Rabe

RECHARGE

4. Tesla introducerar Supercharger V3 – klarar att ladda i 250 kW

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-03-07 11:05, uppdaterad 2019-03-07 14:36

Inatt kom Tesla med nyheten att man lanserar Supercharger V3, som ska kunna ladda i 250 kW. Tesla visade upp en beta-version under ett evenemang på sitt huvudkontor.



Teslas vd Elon Musk.

Det är dock bara Model 3 som kommer kunna ta emot så snabb laddning, men Model S- och Model X-ägare går heller inte lottlösa. Tesla kommer under våren göra uppgraderingar på sina Supercharger V2-stationer så att de kan leverera 145 kW, och Model S och Model X kommer inom några månader få uppdateringar i mjukvaran för att kunna ta emot snabbare laddning.

Supercharger V3 får också nya laddskåp med en effekt på en MegaWatt, vilkert kommer medföra att när två bilar laddar på samma stolpe så ska inte laddhastigheten sänkas så mycket som den gör idag. Den höga effekten klarar av att leverera full laddhastighet till båda bilarna.

För att klara av den värme som en så snabb laddning genererar blir laddsladdarna i Supercharger V3 vätskekylda genom en kylslinga som löper runt kabeln. Något vi även kommer se på laddningsnätverket Ionitys snabbladdare.

Tesla börjar bygga Supercharger V3 runt om i USA inom de närmsta månaderna, och för Europas del väntas de förs V3-laddarna i höst, under fjärde kvartalet.

En annan nyhet från Tesla är att de lanserar en uppdatering som heter "On-Route Battery Warmup", som innebär att om du startat en navigering till en Supercharger så börjar bilen redan under färd att värma batteriet till en temperatur som är optimal för att ta emot laddning. Enligt Tesla ska detta höja laddhastigheten med 25 procent.



[Tesla ska lansera snabbare Supercharger-laddare – men inte lika snabba som Porsche]



[Tesla höjer priset på sina Superchargers – och smekmånaden försvinner]



[Tesla uppdaterar kartorna – här hamnar Sveriges nya Superchargers]



[Ionity har öppnat 10 första snabbladdarna – så mycket kostar laddningen]



[Ionity har börjat bygga fler laddstationer i Sverige]

Patrik Lundin

RECHARGE

5. Tio skäl till att Tesla Model 3 är bättre än Model S

Av John Eriksson, Publicerad 2019-03-08, 16:42

Vi håller just nu på att utvärdera Tesla Model 3. Testredaktör John Eriksson är imponerad och förklarar varför den är en mycket bättre bil än Model S och X.

Det här är naturligtvis min subjektiva uppfattning, men jag tycker att nya Model 3 är den trivsammaste och bästa Teslan. Med stor marginal. Här är min lista till varför den är mycket bättre än båda sina syskon.



1) Körställning

Man sitter sportigt lågt med ganska raka ben fram till pedalerna. Ratten är mer upprätt vinklad rakt mot dig. Jag tycker att körställningen känns mycket mer avslappnat naturlig än i de andra Teslorna. Nu har de äntligen fått till sittpositionen och den är riktigt bra.



2) Dörrfickor

Jag fattar inte hur de tänkte tidigare när de hoppade över dörrfickorna. Men med Model 3 har de äntligen tagit sitt förnuft till fånga och gjort förvaring i sidorna på dörrarna.



3) Mugghållarplacering

I Model S måste man skjuta bak mittarmstödet för att kunna använda mugghållarna, alternativt ställa sin dricka i förvaringsfacket mellan stolarna nere på golvet. Fast då hamnar drickan alldeles onödigt långt ner och det blir en onaturlig rörelse för att plocka upp den. I Model 3 är placeringen mycket bättre precis framför mittarmstödet där det är mycket enklare att sträcka sig efter sin kopp under körning.



4) Sikt

Fronten och instrumentbrädan är väldigt låg, vilket gör att man har otroligt bra sikt framåt. Man har lätt att få en känsla för var bilen slutar. Men den största förbättringen är trots allt bakåtsikten. I Model S går taket ner ganska djupt och gör att långsikten bakåt på landsväg blir klart begränsad. Ett problem när man ska spana efter polisbilar.

Model 3 har visserligen en hög hatthylla som betyder dålig närsikt, men den har ett glastak hela vägen och toningen som skyddar mot sol är uppdragen något i bak-kant vilket sammantaget ändå gör det lättare att se bakåt.





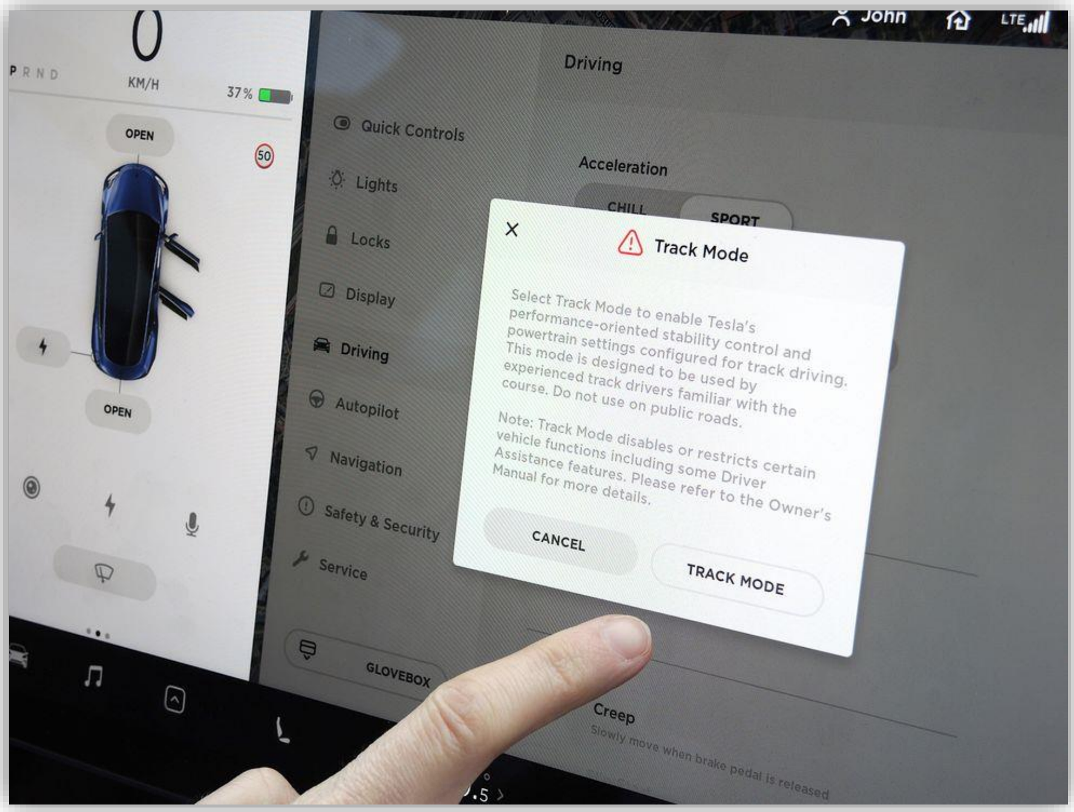
5) Värme/klimatanläggning

När jag har kört Model S och X på vintern tycker jag att de alltid har upplevts en aning kalla, speciellt på golvet och runt benen. I Model 3 har jag inte märkt samma sak. Värmen kommer snabbt, verkar fördelas jämnt och fotbrunnen blir varm och skön. Tack för det!



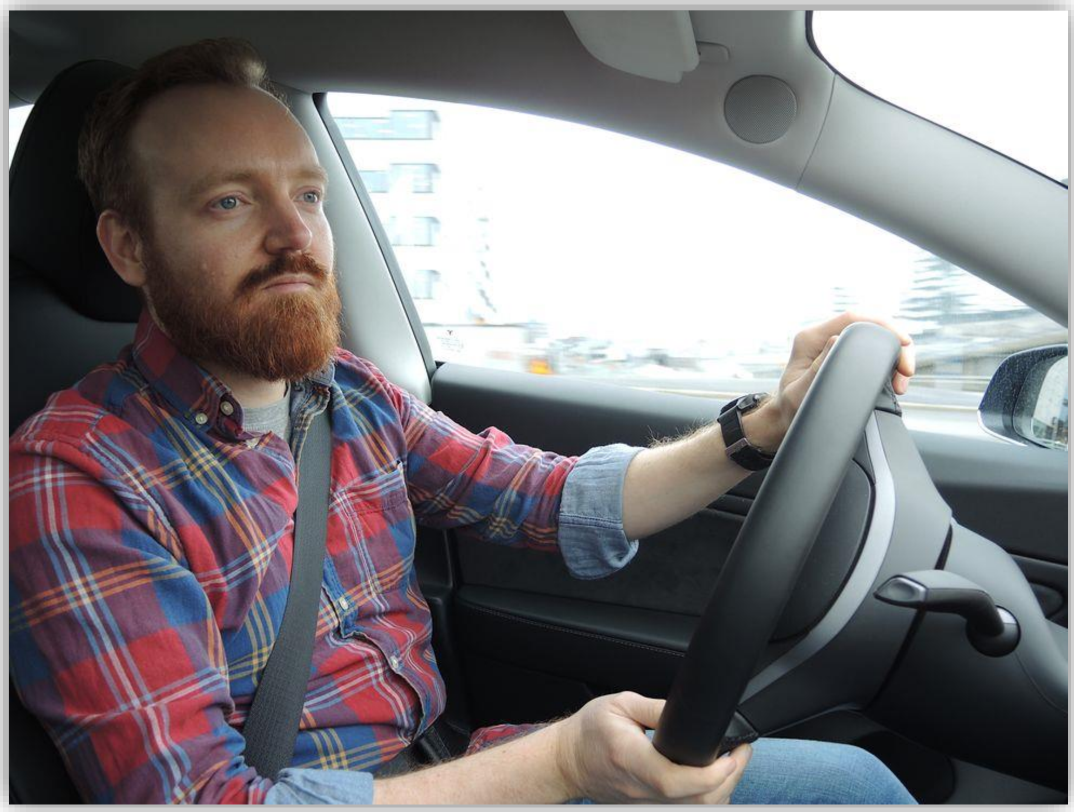
6) CCS-laddning

Äntligen kan man ladda snabbt även på andra stationer som inte är Teslas egna Superchargers. Det här gör att det blir ännu lättare att åka långt.



7) Körkänsla

Model S och X har lite av ett filter som gör att de flyter ovanpå vägen och förmedlar därför inte den där riktiga kontakten med asfalten. Model 3 levererar däremot direktkontakt och har en engagerande körupplevelse. Jag tycker att den påminner om nya BMW 3-serie, som är något av referenspunkten för körglädje i storleksklassen.



8) Fjädring

Fjädringskomforten är fast men ändå följsam. Dessutom har bilen bättre karosskontroll och rör sig lugnare och mer harmoniskt på vägen än sina syskon.



9) Riktningsstabilitet

Model 3 är stadigare och mer vilsam att köra på motorvägen än S och X kräver mer passning. Min gissning är att Trean har fått mer positiv castervinkel som är bättre för riktningsstabiliteten.



10) Track Mode

En av de viktigaste finesserna, i alla fall på vintern. Äntligen en Tesla som man kan sladda med – och det klarar den busenkelt, som om den aldrig hade gjort något annat. När man dessutom tar hänsyn till priset tycker jag att valet av Tesla borde vara löjligt enkelt, om man inte har ett desperat behov av större utrymmen.



[24 timmar med Tesla Model 3: Här är mina fem plus och två jobbiga minus]



[Prov: Tesla Model 3 Performance – vi är "elnöjda", speciellt på vintern]



[Tesla Model 3 Performance: Hur långt kommer den på svenska vintervägar?]



John Eriksson

BREAKIT

6. New Aero ska rida på Tesla-vågen – och få elbilen att gå längre

Jon Wahlqvist

9 mar 2019, kl 10:43

"Jag upptäckte att förbrukningen gick upp med 15 procent."



Alexander Florman, vd New Aero.

Elbilstrenden ledd av Tesla har sköljt över Sverige och förra året rullade det över 50.000 laddbara bilar på de svenska vägarna. Men i det här avlånga landet med ibland ganska långa avstånd finns det ett problem – räckvidden.

Det märkte också Alexander Florman när han bytte till sommardäck på sin Tesla Model S.

"Elförbrukningen gick plötsligt upp med 15 procent," berättar han.
"Det förvånade mig ganska mycket."

Anledningen till den kraftigt höjda förbrukningen var fälgarna på sommardäcken. De icke-strömlinjeformade fälgarna gjorde att luftmotståndet ökade markant och därför drog bilen mer el.

"Då började jag leta efter några som kunde sänka luftmotståndet men jag hittade inga som passade."

Nästa steg var att kontakta fälgtillverkare men där fick han inte heller nåt napp. Där och då väcktes idéen om att själv utveckla en fälg som både var snygg – och mer aerodynamisk och minskade luftmotståndet.

Efter att han kommit i kontakt med Rasmus Eriksson, som jobbade med att designa luftintag på Scania började de två skissa på hur en sån fälg kunde se ut. Via Tesla-forum på nätet fick de kontakt med den tyska designern Uli Heckman och på hösten 2016 drog de igång bolaget New Aero Sweden.

De insåg snabbt att det mest aerodynamiska de kunde bygga var en helt slät fälg.

"Men den skulle bli så ful så ingen skulle vilja köpa den – det var den responsen vi fick när vi testade designen i olika Tesla-grupper på nätet", säger Alexander Florman.

Efter två års tester har de nu lanserat den aerodynamiska fälgen.

“Vi har gjort en fälg som inte bara är snygg och lättare i vikt än Teslas egna,” säger Alexander Florman.

“Enligt de simuleringar vi har gjort kommer man 5 procent längre om man har vår fälg på däcken.”

Siffrorna gäller om man kör på motorväg i runt 100 km/h.

Hittills har företaget drivits med egna sparpengar och innovationslån från Almi.

Förra året omsatte bolaget bara 154.000 kronor och gjorde en förlust på 54.000 kronor. Nu när försäljningen släpps på hoppas de kunna sälja två uppsättningar fälgar i veckan (de kostar 4.500 euro eller lite drygt 47.000 per uppsättning).

“Det är en premium-produkt så vi är försiktiga i våra prognoser,” säger Aleander Florman.

Nästa steg är att utveckla aerodynamiska fälgar för de andra Tesla-modellerna.

“Vårt långsiktiga mål är att vara det ledande märket inom aerodynamiska fälgar, på samma sätt som Tesla är ledande inom elbilar.”

Jon Wahlqvist



LÄS MER
Volvos oväntade besked – sänker hastigheten på alla nya bilar

7. Stort intresse för Porsche Taycan som har premiär i september

Mattias Rabe 8 mars 2019

Porsches första elbil har varit omtalad i flera år, men nu börjar det nalkas. I september är det världspremiär och det märks även hos spekulanterna som blir fler och fler.



Det var på Frankfurtsalongen i september 2015 som vi för första gången fick se något konkret av Porsches elbilsplaner. Laddhybrider hade de redan i modellprogrammet.

I deras monter visades konceptbilen Mission E upp, helt elektrisk med 600 hästkrafter och 50 mils räckvidd. Därefter tog det inte mer än ett par månader innan vi nåddes av uppgiften av Mission E ska gå i produktion.

Skruvar vi fram klockan tre och ett halvt år är vi framme vid dagens datum. Numera vet vi att Mission E ska heta Taycan i produktionsutförande och att den även kommer i ett ”kombiutförande” à la Mission E Cross Turismo.

I dag får vi dessutom reda på att har världspremiär i september, och utan att Porsche nämner det misstänker vi att skådeplatsen för avtäckningen blir bilsalongen i Frankfurt som äger rum mellan den 10 och 22 september.

Själva marknadslanseringen är planerad till slutet av 2019.

Porsche har ännu inte beskrivit Taycan i detalj, vi vet alltså inte hur kraftfull den kommer att vara, hur stor kapacitet batteriet har, och så vidare. Några små detaljer har vi dock redan fått höra om, exempelvis om 800-voltstekniken och att den kommer att kunna ta emot laddeffekter på en helt annan nivå än vad dagens elbilar kan. 350 kilowatt pratas det om, och nyligen öppnade Porsche och BMW en gemensam laddstation i Tyskland som kan klämma ur sig 450 kilowatt. En fingervisning om något.

Trots att mycket fortfarande är höljt i dunkel är det många som har visat intresse för Taycan. Över 20 000 personer finns med i en kundlista hos Porsche, personer som helt enkelt är spekulanter genom en deposition på 2 500 euro.

– Intresset för Porsche Taycan är stort och vi får dagligen förfrågningar från kunder om när bilen lanseras. Vi har därför, tillsammans med våra åtta Porsche Centers över hela landet, tagit fram ett depositionsprogram för att kunna möta den stora efterfrågan, berättar Håkan Nilsson, försäljningschef hos Porsche Sverige.



BMW och Porsche har installerat en laddstation med extra kräm i Jettingen-Scheppach. En första av förmodat många.

– Det överväldigande intresset för Taycan visar att våra kunder och fans är precis lika förväntansfulla inför Porsches första helelektriska sportbil som vi, och vi har därför ökat vår produktionskapacitet, bekräftar Detlev von Platen, styrelseledamot för Porsche AG med ansvar för marknadsföring och försäljning.



GALLERI
Porsche Mission E Cross Turismo Concept
16 bilder



GALLERI
Porsche Mission E Concept
9 bilder

NyTeknik

8. El-sportbilen ska kunna laddas på fem minuter

Felix Björklund 2019-03-08 12:00

Otrolig hastighet på gatan och lika så vid pumpen. Purfärska elbilstillverkaren Pïech säger att deras Mark One ska kunna snabbladda 40 mil på under fem minuter.



På bilmässan i Genève visade Volkswagenkoncernen upp en hel palett med elbilskoncept. Därtill pratade man om att öppna upp sin plattform för andra intressenter – och var allmänt laddade inför framtiden. Men lite i skymundan lanserade en nybakad uppstickare – ett alternativ med en rejält rubrikskapande egenskap: bilen kan ladda 40 mil på under fem minuter.

Märket går under namnet Pïech och bakom det står Anton Pïech, son till Volkswagenmogulen Ferdinand Piëch och barnbarnsbarn till legendariske Ferdinand Porsche som designade Bubblan. Märkets första modell kallad Mark One är en grand tourer av klassiska snitt, och även om designen är iögonfallande så är det tekniken under skalet som verkligen sticker ut.

Läs mer: Teslas nya superladdare ger 12 mil på 5 minuter

Elbilen ska enligt uppgift ha batterikapacitet för att ge en räckvidd på 500 km, det är i sig inget konstigt – men sedan händer det grejer. Batterierna ska bygga på en helt ny teknik som kinesiska Desten har utvecklat, som ska gå att ultrasnabbladda i ordets rätta bemärkelse. Laddning från noll till 80 procent, alltså motsvarande 40 mil, ska vara avklarat på under fem minuter. Det motsvarar en tid som är jämförbar med tiden det tar att tanka upp en dieselbil – och rejält mycket mer i tanken än vad Teslas V3-laddaremäktar med.

Behöver inget kylsystem

Hemligheten ska vara att de nya cellerna producerar extremt lite värme under sin laddcykel, så pass lite att det inte ens krävs ett dedikerat kylsystem. Och att inte behöva det innebär att man kan skära bort hundratals kilo i vikt – vilket betyder att Mark Zero väger under 1 800 kilo. Vidare har bilen tre elmotorer som tillsammans ska ge lite drygt 600 hästkrafter.

Som vän av ordning bör det dock tilläggas att även om det låter enormt intressant med att kunna få 40 mil på fem minuter – så är det svårt att få ihop fysiken. För att få till en sådan laddning skulle det krävas en effekt på över 900 kW. De absolut kraftigaste som finns i dag klarar upp till 350 kW. Pïech Automotive nämner inget specifikt om detta, men säger att ”nödvändig laddinfrastruktur kommer förses av Qingdao TGood Electric”.

Än så länge påstådd ”superprestanda”

TGood har flera olika energisystemslösningar, och på sin hemsida skriver man även om Destens revolutionerande batteriteknik. Här verkar det som att lösningen kommer vara mobila laddstationer och på en bild visas även Mark Zero kopplad till ett snajdigt batteri. Här kan man tycka att en hälsosam dos av skepsis är på sin plats. Pïech är, tills dess att motsatsen bevisats, något att inordna i facket med alla andra nystartade elbilsbolag med påstådd ”superprestanda”.

Men skulle det skita sig med laddningen finns det en reservplan. Bilen bygger på en modul-arkitektur och ska i sådant fall kunna gå att bygga som laddhybrid eller med bränslecellsteknik. Framöver kommer även ytterligare bilmodeller att byggas på grundplattan.

ALLT OM BILAR

9. McLaren-chefen: Elbilarna är för tunga

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 6 mar 2019 11:22

Nej, det blir ingen elbil från sportbilstillverkaren McLaren. Inte än på några år i alla fall.

Enligt McLaren-chefen Jens Lundmann är det fortfarande ett problem att batterierna är för tunga. – Om vi hade byggt McLaren Senna som elbil hade den vägt två ton, och vi vill inte bygga tunga bilar, säger Lundmann.



McLaren Speedtail.

Vi träffas i ett vackert konferensrum ovanpå McLarens lika vackra monter på bilsalongen i Genève. Under oss står McLarens stjärna på salongen, Speedtail, en tresitsig supersportbil som ska klara 400 km/tim.

Under intervjun börjar vi prata om McLarens två svenska testförare, Kenny Bräck och Edward Sandström, och Jens Lundmann ber mig stänga av inspelningen av intervju en stund när han vill berätta en historia om Kenny. Men både med och utan ljudinspelning öser Jens Lundmann beröm över sina testförare.

– De är så professionella, det är så roligt att jobba med båda två. Jag värvade Kenny till McLaren en gång och han gör ett väldigt bra jobb, han och ”Ed”.

Att prata utveckling av bilar, tester och gamla racerförare kan ta en stund men vi kommer till slut tillbaka på rätt spår.



”Senna hade vägt två ton”

Ni har berättat att ni tittar på att bygga hybrider och elbilar, berätta lite hur den tidsplanen ser ut?

– Vi befinner oss mitt i utvecklingen och då kan du tänka dig ungefär tidsschemat, eftersom du vet hur lång tid det tar att utveckla en bil, ungefär. Vi har inte bestämt än när vi ska visa en bil, men vi är mitt i utvecklingsfasen.

Ni har inte bråttom på grund av några regler eller så?

– Nej, vi är i en koordinerad utvecklingsplan. Vi har vår affärsplan Track 25, vi har 18 nya bilar som vi utvecklat med respektive tajming och vi är helt enligt plan.

Finns det några koncept här på salongen som ni är extra intresserade av, som ni kikar på för att se hur de gör?

– När det kommer till hybrider och laddhybrider så försöker de flesta göra bilar med en specifik räckvidd. Vi har en lite annorlunda kravbild på vår specifikation, vi använder elektrifieringen mer för en ”power punch”, som till exempel i Speedtail. Det ger ett effekttillskott.

– När vi pratar med leverantörer av battericeller så berättar de att våra krav och frågor ser annorlunda ut jämfört med andras.

LÄS MER: Första visningen: Så blir svenska Tesla-utmanaren



McLaren Speedtail är tresitsig.

Är det inte svårt att börja bygga bilar som blir tyngre efter alla år där ni hela tiden försökt bygga lättare och lättare bilar?

– När det gäller hybrider så blir det lite tyngre och vi får försöka kompensera det på annat håll.

– Med de batterier som finns i dag skulle det inte fungera att bygga en McLaren elbil, oavsett var du lägger batteripaketet. Om vi skulle utvecklat McLaren Senna, som har en torrvikt på 1 198 kg, som en elbil hade den vägt två ton. Och vi vill inte bygga tunga bilar.

Era kunder är vana vid de fina köregenskaperna ljudet från motorn. Kan de anpassa sig till att köra en elbil?

– Vi har inte helt kommit fram till vad de tycker om eller inte tycker om. Men vi på McLaren har en väldigt renodlad strategi, vi vill bygga den bästa bilen för föraren. Glöm ljudet, glöm dramat, vad är egentligen den bästa bilen för föraren. Kommer vi till en punkt där en elbil ger dig bättre prestanda än en bil med förbränningsmotor eller en hybrid, då är det rätt sak att göra för oss och för vår filosofi. Vi kommer att göra det när teknologin är rätt

Säljer ni allt som ni bygger?

– Ja, absolut. Vi klev upp ett steg från 2017, då vi byggde 3 300 bilar, till förra året då vi byggde 4 800 bilar. Ett stort steg. 2017 påverkades vi mer av produktionskapacitet än av efterfrågan och det visade vi 2018 då vi byggde mer.

Finns det en gräns för hur många bilar ni kan sälja för att fortsätta att vara exklusiva?

– Ja, vi tror att vår ”sweet spot” ligger mellan 5 000 och 6 000 bilar. Med 4 800 bilar förra året är vi nära den punkten. Och lite beroende på vad som händer i vår affärsplan kommer vi att ligga på den nivån de kommande åren. Då är vi effektiva och vi mättar inte marknaden utan fortätter att vara en exklusiv produkt.

Och ni har sagt att ni inte kommer att bygga en suv, stämmer det?

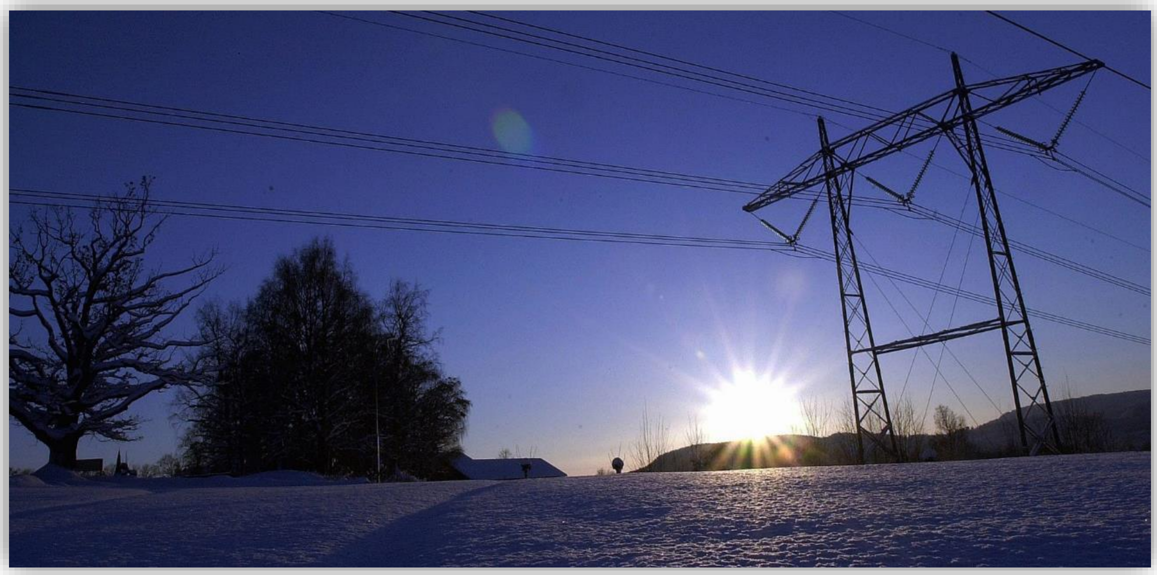
– Ja, det är korrekt. Vi vill fortsätta vara skarpa i vår varumärkes-DNA, varumärkesposition. Vi vill bygga den bästa sportbilen med mittmotor och för att göra det vill vi inte spreta för mycket. Det vi göra ska vi göra bra.

10. Bered dig på att elen inte räcker till

INSÄNDARE

2019-03-09 Yngve Bengtson 05:37

”Mimmi tänkaren” ställer i NA den 28 februari frågan hur elkraften skall räcka till när vi får fler elbilar och samtidigt lägger ner kärnkraften. Frågan är berättigad och jag vill sammanfatta hur jag ser det just nu med vår tillgång på elektrisk effekt, det är den som blir kritisk. Eftersom vi är inne på bilar kan vi använda hästkraft för motorstyrkan (100 hk = 73,6 kW).



Utan mer elkraftverk kan Sverige bli utan elektrisitet.

Kalla vinterdagar behöver turbinerna som driver våra elgeneratorer utveckla alla sina hästkrafter flera timmar i sträck. Då kommer var tredje hästkraft från kärnkraften. Vi kan ändå tvingas importera något. När man nu stänger kärnkraften försvinner en tredjedel av våra resurser för kraftförsörjningen. Det är ungefär lika mycket effekt som hela Danmark behöver. Att ersätta detta med nya anläggningar och stora batterier kostar mycket och tar framför allt ganska lång tid. Rimligtvis borde detta vara klart först.

Men på grund av politiska beslut kommer nu kärnkraften att stängas innan ens en liten del av ersättningskraften finns. ”Mimmi tänkaren” och vi andra kan komma att få uppleva att strömmen vissa tider inte finns tillgänglig.

SVT går just nu ut med information om hur man bör förbereda sig. Av politiska skäl maskerar man budskapet genom att prata om vädret. Men vi bör alla ta detta på allvar.

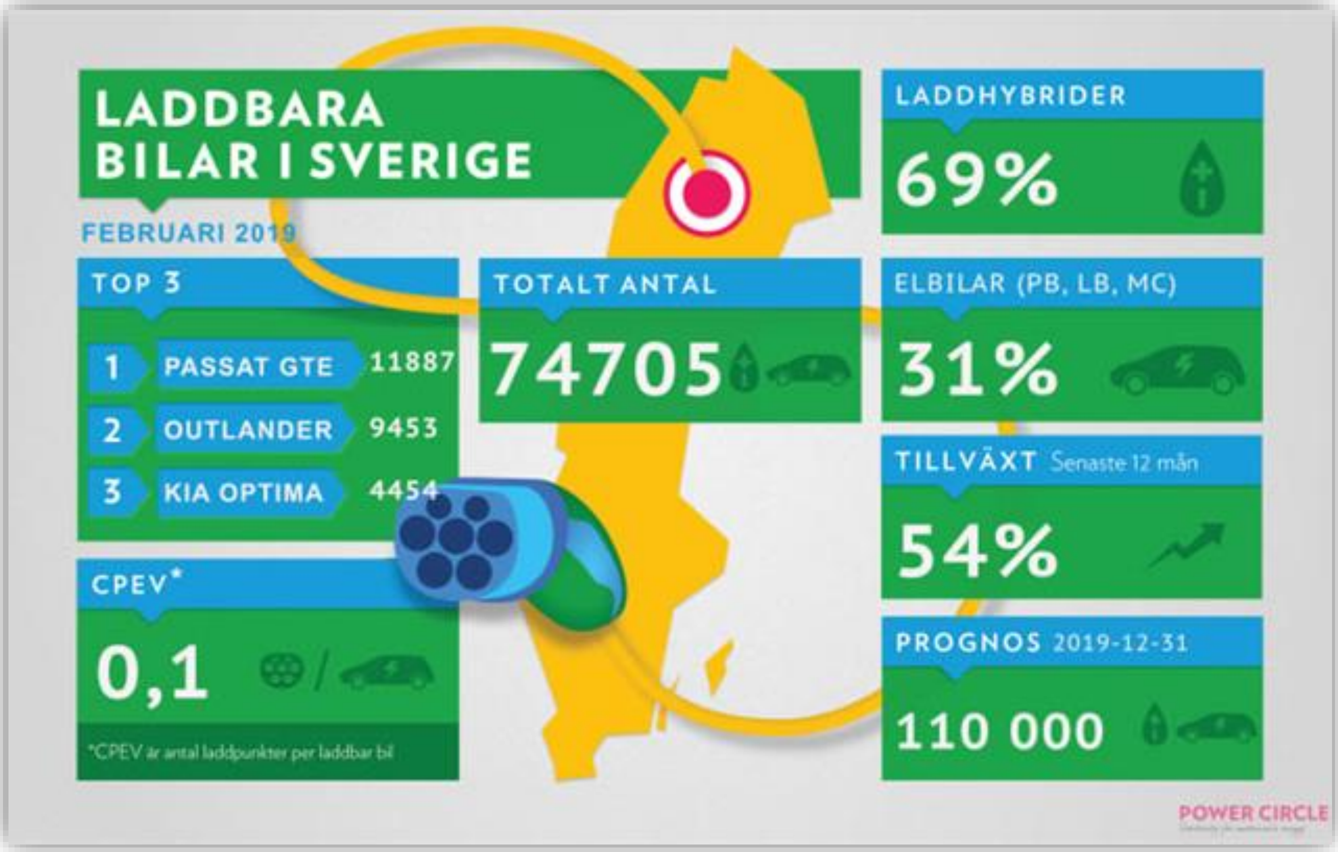
Yngve Bengtson
Örebro

industritorget.se

11. Elmotorcykeln tar plats i statistiken

2019-03-08 - **Industritorget**

Elektrifiering av transportsektorn pågår för fullt.



Borträknat motorcyklar tillkom 2 176 laddbara fordon i trafik vilket är en 40 procentig ökning jämfört med februari ifjol och följer den prognos som Power Circle tagit fram om 2,5 miljoner laddbara fordon till 2030. Elbilar och laddhybrider får sällskap av ett växande antal lätta lastbilar och motorcyklar. Sedan februari ingår 1 593 eldrivna motorcyklar i statistiken över laddbara fordon i trafik i Sverige.

Under februari tillkom 3 516 laddbara fordon (varav 2176 bilar och lätta lastbilar) i trafik i Sverige. Det finns nu 74 705 laddbara fordon i trafik i Sverige, varav 18 363 elbilar och 51 840 laddhybrider. Den höga ökningen beror delvis på att ett växande antal elmotorcyklar sen februari månad inkluderas i statistiken. Sammanlagt finns 1 593 elmotorcyklar i landet. Några av dessa är mindre fyrhjuliga transportfordon från Goupil och Garia Utility men även motorcyklar som Zero och andra eldrivna MC ökar.

Statistiken har tidigare innefattat fyrhjuliga motorcyklar som används som personbilar. Nu utökas definitionen till att omfatta samtliga eldrivna MC-klassade fordon. Många företag ser fördelar med eldrift såsom kostnadsbesparingar, bättre arbetsmiljö av minskat buller, inga utsläpp vid drift vilket skapar möjlighet att obehindrat köra samma fordon inom som utomhus.

- Eldrift möjliggör nya typer av transport och mobilitetslösningar. Vi ser ett växande antal mindre arbetsfordon som i flera fall ersätter personbilen. Även tvåhjuliga motorcyklar övergår till eldrift när allt fler konsumenter upptäcker hur kul det är att köra på el, säger Alexandra Andersson, projektledare Power Circle.

Jämfört med samma februari 2018 finns det 54 procent fler laddbara fordon i trafik och jämfört med samma månad har försäljningen ökat med 40 procent. Generellt minskar nybilsförsäljningen och totalt utgjorde laddbara bilar 12 procent av försäljningen i februari. Nissan Leaf, Renault Zoe och Kia e-Niro var de populäraste elbilarna och Garia Utility – ett kompakt transportfordon för stadsmiljö är också populär.

Den publika laddinfrastrukturen fortsätter öka, men inte i samma takt som bilarna. Jämfört med samma månad föregående år har antalet laddstationer ökat med 41 procent och antalet laddpunkter ökat med 64 procent. Det finns nu 7 817 publika laddpunkter i Sverige fördelat på 1 821 laddstationer varav 395 erbjuder snabbladdning

- Elbilarna är ofta det billigaste alternativet både för bilägaren och samhället men det är fortfarande långt till snabbladdning på vissa ställen. Det är viktigt att politiken pushar på i hela landet med elektrifieringen för att tidigt skapa förtroende för den nya tekniken och göra omställningen kostnadseffektiv, säger Daniel Kulin, sakkunnig e-mobility & laddinfrastruktur, Power Circle.

Det finns totalt 112 helt eldrivna bussar i Sverige, registrerade i 15 kommuner. Antalet elbussar i Sverige har fördubblats jämfört med samma månad förra året. Flest elbussar (19 st) finns just nu i Helsingborg kommun. Även Västerås, Malmö, Göteborg och Eskilstuna har satsat på elbussar med 12-15 st per kommun.

Topplistan

De vanligaste elbilarna i Sverige är Nissan Leaf (4 223 st), Renault Zoe (3 798 st) samt Tesla Model S (3 702 st). Bland laddhybriderna är Volkswagen Passat GTE (11 887 st), Mitsubishi Outlander PHEV (9 453 st) och Kia Optima PHEV (4 454 st) vanligast.

På nya www.elbilsstatistik.se finns ytterligare information om det laddbara beståndet och laddinfrastrukturen i Sverige, inklusive grafer och andra visualiseringar av intressant statistik.

Faktaruta publik laddinfrastruktur

Laddstation är en plats med en eller flera laddare för eldrivna fordon. Laddpunkt är kontakten där det laddbara fordonet laddas. En laddstation kan ha fler än en laddpunkt. Snabbladdning sker vid snabbladdningsstationer. En snabbladdare har en högre effekt och därmed kortare laddtider än normalladdare.

Elbilsläget 2018 med ny prognos

I januari publicerade Power Circle rapporten Elbilsläget 2018 med ny prognos som pekar på 2,5 miljoner elbilar till 2030 vilket skulle minska klimatutsläppen från personbilar med 30 procent. Utvecklingen ställer krav på förnybar elproduktion och att laddinfrastrukturen runt om i landet fortsätter att utvecklas. Rapporten visar att bonus-malussystemet har stimulerat elektrifiering under senare delen av 2018 men att Sverige bara är i början av en storskalig elektrifiering. I rapporten finns information om utvecklingen av laddbara bilar i trafik i Sverige, publik laddinfrastruktur, bilmodeller samt regionala topplistor.

ELIS - Elbilen i Sverige

Power Circle publicerar varje månad utvalda delar av statistiken över beståndet av laddbara lätta fordon i Sverige. Statistiken sammanställs från en unik databas över Sveriges samtliga laddbara fordon (personbilar, lätta lastbilar och fyrhjuliga mc) och ger en mer heltäckande bild av elbilar och laddhybrider i Sverige än annan tillgänglig statistik. I databasen, som går att beställa i sin helhet, belyses bland annat olika laddstandarder, tekniska specifikationer specifika för elbilar och geografiska data för varje enskild bil.

ELIS innehåller även kommun- och regionspecifika prognoser år för år över elbilsutvecklingen fram till och med 2030. Informationen ger ett unikt beslutsunderlag då det kommer till uppbyggnad av lokal laddinfrastruktur, inköp av elfordon och marknadsöversikt.

12. Nya regler – nu kommer monsterbussarna

TT

2019-03-08 07:42

Från 18 meter till 24. Nya regler öppnar vägarna för betydligt större bussar än de som i dag rullar i Sverige. – Det blir helt enkelt klimatsmartare lokaltrafik, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth (S).



De väger 22 ton, är 24 meter långa och slukar 120 passagerare. Så kallade dubbelledbussar finns redan på försök i Göteborg och Malmö, men kan snart rulla över hela Sverige.

I Göteborg kör Västtrafik 17 stycken 24-metersbussar på en sträcka genom stadens centrala delar och ut till områden på Hisingen dit inga spårvagnar går.

– Anledningen till att vi vill använda dem är att de tar väldigt många passagerare. De här bussarna tar 120 personer i stället för 90 som vanliga ledbussar tar. På den här sträckan kör vi femminuterstrafik, det är stora passagerarflöden det handlar om, säger Mette Ramquist, presschef på Västtrafik.

Mindre utsläpp och trängsel i trafiken

Infrastrukturminister Tomas Eneroth hänvisar till försöken i Malmö och Göteborg som han menar har fallit väl ut.

– Vi gör en förändring som EU har godkänt. Det innebär att man kan ta fler passagerare med mindre utsläpp och mindre trängsel i lokaltrafiken, säger han.

Läs mer: Hemlighetsmakeriet är över – här är nya el-lastbilen

För att sätta dubbelledbussar i trafik krävs i dag ett särskilt tillstånd, men efter ett regeringsbeslut på torsdagen ändras trafikförordningen så att 24 meter blir den normala maxlängden för ledade bussar i hela Sverige.

– Vi har ett specialtillstånd som gäller till 2025, men nu kommer vi inte att behöva förlänga det tillståndet, säger Mette Ramquist.

Stort intresse för bussarna

Enligt Tomas Eneroth finns det ett stort intresse för dubbelledbussar på många håll i landet och inte bara i storstäderna.

– Jag vet att till exempel Kristianstad har uttalat ett intresse. Sedan måste det naturligtvis finnas ett ganska stort underlag så det är kanske inte aktuellt i landsbygden, säger han.

Läs mer: Volvo får stororder av bussar från Norge

Henrik Norrman är fackligt arbetsplatsombud på Nobina i Malmö och har själv erfarenhet av att köra dubbelledad buss för Skånetrafiken. Han är positiv till 24-metersbussarna, även om han ser utrymme för förbättring av fordonens design.

– De är jättesköna att köra och framkomligheten beror ju lite på hur kommunen väljer att dra linjerna. Men det vore bra med en egen ingång för oss förare. Det kan också vara svårt att se vad som händer längst bak i bussen, säger han.

Regeringens beslut om ändring i trafikförordningen träder i kraft den 1 maj.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

Skurup först med att anta krav om förarassistans i skolbussar

Här kör Ny Teknik lastbil i Borås – från MWC i Barcelona

Autonoma bussen klarar alla väder – med finsk teknik

Busspendlare kan snart åka förarfritt

Klassiker

13. Hon var första kvinnan i F1

Publicerad 2019-03-08 7:00

Text Fredrik Nyblad

VIDEO

Dags att hylla en pionjär på Internationella Kvinnodagen. Maria Teresa de Filippis var den första kvinnan i Formel 1. Ett år före sin död vid 89 års ålder gjorde hon den här vackra och tänkvärda reklamfilmen för sitt forna märke, Maserati.



***FILM*: https://youtu.be/XWkBAE56C_s**

Maseratis motorcyklar

Maserati Biturbo 1981–1990

Grattis Maserati Quattroporte!

Grattis Maserati Indy!

Grattis Bora!

Grattis Maserati Merak!

14. Quiz: Kvinnor i bilhistorien

Publicerad 2019-03-08 18:00

Text Mårten Carlsson

KLASSIKERNÖTEN 382

Den första kvinna som körde bil på egen hand var Bertha Benz, Karl Benz fru. 1888 tog hon sin mans bil och körde och hälsade på sin mor som bodde tio mil bort. Efter det har massor med kvinnor gjort stora insatser i bilhistorien, en del blev berömda, andra glömda, vad känner du till om dem?



Starta quizet!



15. Motorkonst

Publicerad 2019-03-07 7:35

Text Mårten Carlsson

MUSEIBESÖK

Museo Automovilístico y de la moda i Malaga är ett museum där man visar både bilar och mode genom tiderna. Och dessutom en del annorlunda konstverk, som dessa praktfullt dekorerade motorer.



Bildspel 6

MOTORKONST

16. Grattis Ford Crown Victoria!

Publicerad 12 mars 2009

I dag när Viktoria har namnsdag passar vi på att hylla Crown Victoria!



Ingenstans är Crown Victoria så hyllad som i Sverige för här är detta modellnamn för evigt förknippade med den klassikiska raggarsvängens absoluta toppbil - Ford Fairlane Crown Victoria 1955 och 1956.

Hade den glastak var ägaren mer än kung. Många 55:or såldes nya i Sverige, de flesta tvåfärgade i **turkos** och **vitt**. Fler har kommit hit i de senare importströmmarna.

Men nämner man Crown Vic till en amerikan idag så associerar han genast till en *polisbil* eller möjligen taxi, 50-talsmodellen känner bara ett fåtal bilnördar till.



Den klassiska! En Crown Victoria med glastak från 1955.
Den kallades hard-top trots att den hade B-stolpe, fast den var ju i krom förstås.



De första LTD Crown Victoria hade ett kromat band
tvärs över taket vid B-stolparna, en designhälsning till originalet från 1950-talet

Crown Victoria är den sista traditionella bakhjulsdrivna USA-bilen i det gamla jätteformatet. Den slutade säljas till konsument 2007 och har på senare tiden bara tillverkats på beställning från polis eller vagnparker.

Den sentida Crown Victorias ursprung var den nya LTD som kom 1979 som svar på Chevrolets down-sized Caprice 1977. Den mer påkostade modellen av LTD började kallas Crown Victoria 1981 och snart hette hela modellserien **Ford LTD Crown Victoria**.

Med den nya karossen till årsmodell 1992 slopades LTD ur modellnamnet. Sedan dess har Crown Victoria varit i princip oförändrad, inte dåligt för en biltyp som ansåg dödsdömd redan 1983!



Det var inga stora förändringar år från år, detta är en 86:a. Lincoln Town Car
var i grunden samma bil som Crown Vic, men Ford tog mera betalt för märket Lincoln.



Detta är en Crown Victoria 1996 med de mera rundade former som kom 1992.
Motorn var nu en modernare V8 med överliggande kamaxlar och bränsleinsprutning.



Crown Victorias uppgift blev till slut att vara krigsmålad polisbil. Är den diskret vit användes den av poliser på civilspan. Är den gul är den en taxi. Privatköpare har varit sällsynta de sista åren.



Crown Victoria Police Interceptor 1998–2011



Crown Victoria 1992



Crown Victoria Taxi 1998–2011



17. A star is born!

Skrivet den 11 mars 2019, klockan 11:54 | 102 kommentarer



Felix Rosenqvist stod för en strålande insats i sitt första IndyCar-race

Årets första Indycar-race blev en riktig höjdare och för oss svenskar främst tack vare Felix Rosenqvist som stod för en strålande insats rakt igenom hela helgen. Dels hade han bra fart under träningarna, lite extra flyt under kvalet som han backade upp med ett grymt kvalvarv i Q3 och avslutningsvis ett otroligt race där han verkligen visade att han är att räkna i år.

Själva racet började på bästa tänkbara sätt med en grym start där han tog sig upp till andra plats. I omstarten, efter att Ryan Hunter Reay fått bryta i ett rökmoln, gjorde han kanske racets vassaste omkörning när han tryckte sig förbi Will Power in i kurva 1 och ledde därefter länge loppet med bra fart utan att nämnvärt vara hotad bakifrån. Tyvärr blev inte den valda strategin och taktiken för loppet perfekt och han fick se sig passerad av Josef Newgarden Scott Dixon och Will Power i samband med depåstoppen. Rosenqvist lät faktiskt lite besviken efter målgång när han intervjuades då segern varit inom räckhåll men där istället blev en tämligen snöplig fjärdeplats.

Självklart kan jag förstå känslan av att ha blivit snuvad på konfekten men samtidigt tror jag Felix, efter att ha fått sova på saken, kan se tillbaka på en grym debuthelg i Indycar där en samstämmig mediakår ändå utsåg honom till den stora överraskningen och stjärnan i racet. Tycker det är riktigt uppfriskande att han inte var helt nöjd, han ville mer vilket syntes tydligt på honom efter målgång. Att så respektlöst attackera på storstjärnorna i indycar är helt rätt och Will Power var inte nöjd över att ha blivit passerad i en av omstarterna och bjöd tillbaka ordentligt vid ett av depåstoppen när Felix var sånär att klämma sig förbi på vägt ut ur depån.

Marcus Ericsson hade inte en lika lyckad helg där han började bra på fredagen men misslyckades i kvalet, I racet däremot såg det betydligt bättre ut där han länge hade loppets snabbaste varv. Teamet valde en lite annorlunda strategi för Ericsson som kom in för sitt första depåstopp

först av alla, väl av med den mjukaste däckblandningen började upphämtningen på allvar och när han kom in för sitt sista stopp så hade han häng på teamkamraten Hinchcliffe och då en reell chans på topp 8, kanske ännu bättre, innan han fick bryta då en sten slagit hål på kylaren med varmgång på motorn som följd. Det hade med andra ord kunnat bli en riktig succéhelg för svenskt vidkommande med båda förarna topp 10 i mål.

En sak som slog mig igår är att Indycar verkar var mer restriktiva med användningen av gulflagg (caution) i år. Bara två riktiga gulflaggsperioder på hela loppet, vilka båda var självklara med Hunter Reays motorhaveri och en rejäl krasch för Ed Jones som även drabbade Matheus Leist. Att man är mer restriktiv i år blev dock tydligt när man inte använde ”caution” när en reklam-banderoll hamnade mitt i banan. Jag tycker absolut detta var en säkerhetsrisk då banderollen hade kunnat ställa till med stora problem om en bil plockat upp den så att den fastnat. Vi hörde James Hinchcliffe efterloppet säga att han fick en del av banderollen under sin bil där den fast-nade vilket gjorde att han tappade mycket downforce och tänk också om den flugit upp i luften och någon föraren fått den över t ex hjälmen, då hade det kunnat gå riktigt illa.

Att kommentera var också en utmaning med helt annorlunda format än vad jag är van med från t ex Formel 1 men efter några varv blev man varm i kläderna och någon brist på saker att prata om var det definitivt inte. Tyvärr drabbades sändningen av bildbortfall en period, detta berodde på en överhettad upplänk i USA nånstans och var inget vi kunde göra åt. Dessbättre fick man så småningom ordning på detta så vi kunde följa loppet igen som planerat.

Sammantaget en kul första Indycarhelg som lyftes än mer av ett lyckat svenskresultat, nya tag för Indycargänget om två veckor, då på COTA, en helt annan bana en den det kördes på igår. Blir spännande och se vilka som är starkast i Texas. För min del är det nu fullt fokus på F1-pre-miären i Melbourne och denna text skrivs på flyget mot Singapore vidare mot Melbourne där jag anländer sent tisdag kväll Australisk tid.



SLUT